

**O MUSEU  
NACIONAL  
TEMPO  
RESGATADO  
DE AO  
ARQUEOLOGIA  
MAR**

LISBOA 2014

# UMA HISTÓRIA RESGATADA AO MAR

## VESTÍGIOS DAS ROTAS MARÍTIMAS ROMANAS NAS COSTAS PORTUGUESAS

CARLOS FABIÃO

UNIARQ – CENTRO DE ARQUEOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

A insuperável dificuldade de deslocar grandes volumes de mercadorias conferiu especial relevância ao transporte marítimo e fluvial em todas as sociedades pré-industriais. Naturalmente, a sociedade romana não constituiu exceção. Apesar de serem famosas as grandes estradas que conduziam a Roma e que, na prática, estabeleciam comunicações escorregadas entre as diferentes províncias do Império, as limitações dos meios de transporte dificultavam sobremaneira a sua utilização para mais do que a circulação a curtas distâncias de pequenos volumes de mercadorias.

Desde os primórdios da investigação arqueológica, ficou claro que a ampla dispersão de artigos análogos, de diversas procedências, nas mais desvairadas paragens do Império pressupunha importantes fluxos de distribuição e intercâmbio. O senso comum dizia que a via marítima teria sido relevante em todo esse processo, sobretudo na área mediterrânea. Para o território hoje português, as opiniões dividiam-se. Se por um lado parecia evidente que as costas algarvias, por constituírem o prolongamento natural das andaluzas a oeste do Estreito de Gibraltar, eram de certo modo «mediterrâneas» também, já era menos clara a relevância das navegações a norte do cabo de São Vicente, considerado um obstáculo de muito difícil superação com as tecnologias navais antigas. O facto de uma obra literária tardia, já do século IV, mas que usou fontes muito anteriores, a *Orla Marítima*, de Rufo Festo Avieno, mencionar uma rota terrestre entre as zonas meridionais da Península e o estuário do Tejo,<sup>1</sup> era invocada como prova dessas dificuldades, apesar de essa mesma obra cons-

tituir cabal prova das navegações atlânticas, pela circunstanciada descrição das zonas costeiras. Enfatizavam-se as dificuldades, como se um lugar tão relevante como o sítio de Troia (Grândola) ou a monumental Torre de Hércules, na Corunha, um farol de época romana, não constituíssem, por si, notórias provas da navegação atlântica em época romana. Outros autores antigos, como o grego Estrabão, deixaram apontamento do domínio das rotas de navegação atlântica, cujos segredos eram zelosamente guardados pelos navegantes de Cádiz, desde tempos pré-romanos,<sup>2</sup> ou o naturalista Plínio, o Velho que refere as costas do grande mar oceano como domínio romano, desde os tempos do primeiro imperador de Roma.<sup>3</sup>

Na realidade, existia a clara noção de que os fundos marinhos e fluviais guardavam vestígios de antigas navegações. Encontramos nos Humanistas portugueses notícias de presumidas antigas estruturas portuárias, como o suposto cais com argolas, identificado no subsolo do dormitório do convento de São Domingos (Silva, 1939, pp. 130-132), tido como prova de que, na Antiguidade, se navegaria através da baixa lisboeta; ou os vestígios de antigas construções submersas junto aos areais de Troia, Grândola, sobre as quais escreveu Amador Arrais (Castelo-Branco, 1963). De igual modo, na sequência do grande terramoto de 1755 e da turbulência costeira gerada pelo imenso *tsunami* que lhe esteve associado, os eruditos notaram a revelação de antigas construções submersas nas costas algarvias, como no lugar da Boca do Rio (Vila do Bispo). No mesmo sentido, apontava a descoberta ocasional de cerâmicas antigas

regularmente trazidas pelas redes de pesca e que, por vezes, acabavam recolhidas em coleções públicas (Diogo; Trindade, 2003).

Havia, pois, a noção da presença desses vestígios, embora existisse também a insuperável barreira física que as águas constituíam. A curiosidade e o acaso iam reunindo alguns objetos e observações, mas nada de muito concreto se podia apurar.

A situação só mudou substancialmente, não só em Portugal, mas e toda a Europa, com o desenvolvimento e generalização, na segunda metade do século XX, do equipamento de mergulho autónomo de Jacques Cousteau. A partir de então, multiplicaram-se as situações de observação dos fundos marinhos.

Entre nós, a primeira ação concreta de pesquisa arqueológica subaquática de que temos conhecimento foi promovida pela recém-criada (1957) Sociedade Portuguesa de Atividades Subaquáticas e acompanhada por Manuel Heleno, nas águas fronteiras à Península de Troia, Grândola, em 1958 (CPAS, Centro Português de Atividades Subaquáticas). A atenção sobre este relevante sítio do estuário do Sado é compreensível por se tratar de um dos mais afamados centros romanos do espaço hoje português; a atenção e acompanhamento do segundo diretor da instituição é natural, pois de há muito o Museu Nacional de Etnologia do Dr. Leite de Vasconcellos (como então se chamava aquele que hoje é o Museu Nacional de Arqueologia) ali realizava trabalhos. Contudo, como já foi devidamente sublinhado por outros autores, não se tratou verdadeiramente de uma intervenção de arqueologia subaquática no sentido em que hoje a entendemos, mas antes de uma pesquisa mais ou menos aleatória de mergulhadores amadores, acompanhada por arqueólogos a partir da superfície. Sublinhe-se

1 Avieno, Rufo Festo, ca 305-375 – *Ora Marítima*, 178.

2 Estrabão, ca 63 a. C. - ca 24 d. C. – *Geografia*, III, 5, 11.

3 Plínio, o Velho, 23/24 - 79 – *História Natural*, II, 167.

que de modo algum se trata de uma singularidade lusa, uma vez que situações análogas se verificaram em outras paragens, designadamente no sítio de Gran Congloué, Marselha, uma referência emblemática das pesquisas subaquáticas de época romana (Parker, 1992, p. 200-201). Neste local, mergulhadores procederam à recuperação de cargas de dois navios de época romana parcialmente sobrepostos, orientados a partir da superfície por um arqueólogo. Estavam ainda longe os tempos em que a pesquisa submarina seria realizada por arqueólogos mergulhadores.

A colaboração entre o Museu e o Centro Português de Atividades Subaquáticas prosseguiu até à década de 70 do século xx, sempre no mesmo registo: mergulhadores amadores que realizam recolhas e alguma supervisão arqueológica da atividade realizada a partir de terra, sem nunca se ter dado uma mudança qualitativa (CPAS). Assim, ao fim de vários anos, foi possível reunir um vasto conjunto de materiais de época romana, sobretudo cerâmicas, em uma zona conhecida como «fundão de Troia», uma vasta depressão localizada no fundo do estuário do Sado, com más condições de visibilidade, onde existe uma grande acumulação destes materiais. Alguns autores têm designado o local como fundeadouro, o que se afigura plausível, embora a longa diacronia da ocupação da extremidade da península de Troia, que se estende desde o século i ao vi (pelo menos), parcialmente destruída pela ação das correntes, possa sugerir múltiplas causas para a imensa concentração de vestígios que ali se verifica (CPAS; Cardoso, 1978; Fonseca, 2004).

Durante este período de tempo, e à medida que se popularizava o mergulho com escafandro autónomo, foi crescendo o número de coleções de artefactos de época romana encontrados nas costas portuguesas. Na sua esmagadora maioria, as recolhas incluíam os grandes contentores cerâmicos de transporte de alimentos, as ânforas e os cepos de chumbo que compunham as âncoras romanas. A geografia da distribuição dos exemplares conhecidos correspondia, pode dizer-se, a duas categorias de situações: os achados isolados e as áreas de especial concentração.

Das primeiras, pouco haverá a dizer. Resultam quase sempre de achados fortuitos,

cuja recolha e ou documentação depende dos conhecimentos e da atenção do mergulhador, bem como da sua iniciativa de recolher e ou divulgar o achado. Por isso, tal como muitas outras situações em terra firme, a cartografia da sua distribuição é essencialmente a cartografia das áreas frequentadas por mergulhadores mais informados ou mais atentos aos artefactos antigos submersos, resultando tão ociosos quanto inútil qualquer ensaio de interpretação, para além da simples verificação de que constituem expressivos exemplos da navegação atlântica romana.

Sobre as áreas de concentração de materiais cerâmicos ou de cepos de âncoras, já haverá algo mais a dizer. No estado atual dos conhecimentos, verifica-se uma apreciável densidade de cepos de âncoras de época romana em locais como as Berlengas (Alves, *et al.*, 1988-1989; Blot, *et al.*, 2005; Bombico, 2011) ou a área a sul do cabo Espichel, uma zona usualmente chamada «Mar de Ancão» (Maia, 1975; Alves, *et al.*, 1988-1989; Bombico, 2011). Em qualquer dos casos, deverá tratar-se de zonas de fundeadouro habitual, relacionadas com a espera de melhores condições para o prosseguimento da navegação ou simplesmente de abrigo contra a intempérie. São por isso mesmo elucidativos sobre rotas e práticas de navegação e, mais do que indícios de eventuais barcos naufragados, deverão simplesmente documentar episódios associados às frequentes perdas de âncoras. Já os locais onde se verifica apreciável concentração de ânforas poderão indicar a presença de embarcações naufragadas com as respetivas cargas. Naturalmente, para que tal suspeita se confirme, são necessárias várias condições. Em primeiro lugar, a homogeneidade cronológica dos materiais identificados, ou seja, se encontramos várias ânforas da mesma época, da mesma proveniência ou do mesmo tipo, poderemos alvitrar que se tratará de um carregamento homogêneo pertencente a uma embarcação naufragada; se, pelo contrário, a observação conclui serem exemplares de diferentes épocas, muito dificilmente se poderá tratar de um único barco afundado. Sublinhe-se, porém, que a identificação categórica de um antigo barco depende sobretudo da identificação de restos das madeiras de que se compunha.

Depois de mais de meio século de registos, recolhas e observações, podemos ensaiar um esboço do panorama das navegações atlânticas em época romana e suas relações com a área mediterrânea (Parker, 1992; Bombico, 2011). Sublinhe-se que se trata de um ponto de situação no âmbito do qual podemos registar alguns dados concretos, mas verificar também algumas estranhas lacunas, sobretudo porque estas observações se compaginam com a crescente informação que vamos tendo sobre fluxos de mercadorias no interior do Império Romano, aferidos a partir dos registos de «terra firme».

Quando os romanos chegaram às costas atlânticas da Península Ibérica, havia já uma longa história de navegações e contactos por via marítima na fachada atlântica. Em diversos locais, desde a foz do rio Arade, junto a Portimão (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000), até às costas da Galiza (Naveiro, 1991), com numerosos pontos no percurso intermédio, como o cabo Sardão (Diogo, 1999) ou o estuário do Sado (Diogo; Alves, 1988-1989), os acasos da pesca, do mergulho desportivo ou algumas investigações têm documentado a presença de ânforas de tradição pré-romana, que constituem os expressivos documentos dessas navegações gaditanas de que nos fala Estrabão.<sup>4</sup>

Com os inícios da conquista romana, nos séculos ii-iii a. C., começam a parecer nos fundos marinhos ou fluviais as ânforas fabricadas nas costas ocidentais da Península Itálica que transportavam alimentos destinados a apoiar o esforço de guerra romano. Uma vez mais, desde as costas algarvias, nomeadamente na foz do Arade (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000), próximo do estuário do Sado (Cardoso, 1978), nos fundos do baixo Tejo (Diogo, 1987; Diogo, Alves, 1988-1999; Quaresma, 2005), no litoral de Viana do Castelo (Díaz Alvarez, 1984) ou na ria de Vigo (Díaz Alvarez, 1984; Naveiro, 1991; 1996), multiplicam-se os achados destes conhecidos contentores de transporte do vinho itálico. Como não poderia deixar de ser, a sua presença em meio flúvio-marinho acompanha a multiplicação dos materiais análogos identificados em terra firme. Em conformi-

4 Estrabão, v. nota 2.

dade com o registado nos sítios romanos do ocidente, desta época, aparece uma menor quantidade de ânforas oriundas das zonas meridionais da Península Itálica, designadamente, ao largo do cabo Sardão (Diogo, 1999). Convém não perder de vista que tudo o que vem do fundo do mar constitui somente a pequena parte perdida de fluxos mais abundantes que, por norma, chegavam ao seu destino.

A intensificação da presença romana, na segunda metade do século I a. C., primeiro com a grande ofensiva militar que marca o final da conquista das zonas mais setentrionais da Península e, na viragem da Era, com a criação de uma verdadeira sociedade provincial romana, no Ocidente, o registo ganha novos contornos, com a natural multiplicação da presença de ânforas, quer em terra quer nos fundos marinhos, estuarinos e fluviais. A principal diferença é que são agora contentores de morfologia romana, mas fabricados nas zonas meridionais da Península Ibérica, na baía de Cádiz e no vale do Guadalquivir, que dominam. Trata-se de contentores que transportavam artigos vários, como os derivados vínicos e o azeite ou os preparados de peixe. Uma vez mais, a geografia da sua distribuição é análoga à anteriormente verificada, porque são os mesmos os locais que têm sido mais intensamente pesquisados, como as costas algarvias, a zona do cabo Sardão na costa alentejana (Cardoso, 1978; Diogo, 1999), Troia, Grândola (Cardoso, 1978) ou no baixo Tejo (Diogo, 1987; Quaresma, 2005). Para além do assinalável crescimento quantitativo, a principal diferença prende-se com a possibilidade de se identificarem verdadeiros barcos naufragados desta época. Seguramente um deles encontra-se em Peniche, no sítio chamado dos Cortiçais, onde foi identificada e estudada uma concentração de ânforas originárias do vale do Guadalquivir, que transportariam produtos vínicos e (eventualmente) conservas de frutos (Blot, *et al.*, 2006; Bombico, s/d). A presença de diversos exemplares de ânforas do mesmo tipo junto das Berlengas e de Farilhões podem indiciar a presença de outros tantos naufrágios (Diogo, 2005; Diogo, *et al.*, 2005). Sublinham tanto a intensidade dos tráfegos marítimos nesta região como as dificuldades de navegação ali sentidas (Alves, *et al.*, 1988-1989; Blot, *et al.*, 2005).

Mais a norte, na praia da Ribeira do Pe-ralto, Esposende, foi também identificada uma concentração de materiais da mesma época que poderá corresponder também a uma embarcação naufragada (Morais, *et al.*, 2013). A recolha de alguns restos de madeiras, juntamente com a homogeneidade da carga transportada permite reunir elementos suficientes para estruturar esta ideia.

Em paragens ainda mais setentrionais, nas rias da Galiza (Vigo, Bueu e Pontevedra), documentam-se vestígios de outros tantos barcos naufragados transportando cargas análogas (Naveiro, 1991; 1996; Carreras; Morais, 2010; Morais, *et al.*, 2013). Este panorama vê-se reforçado pela multiplicação de achados fortuitos de ânforas dos mesmos tipos, recolhidos pelas redes da pesca de arrasto, uma vez mais, desde a zona de Porto (Díaz Alvarez, 1984) e Matosinhos (Varela, 2013) ou do estuário do rio Minho até às costas da Galiza (Morais, *et al.*, 2013). Como não poderia deixar de ser, nos sítios arqueológicos de terra multiplicam-se também os exemplares de ânforas deste tipo, designadamente em locais tão diversos como o Castro de Vieito, próximo do estuário do rio Lima (Silva, 2009), um aglomerado secundário de fundação indígena, ou a cidade de *Bracara Augusta*, Braga (Morais, 2004), uma cidade romana fundada de raiz.

Estes notáveis fluxos de mercadorias configuram uma diferença assinalável em relação ao período anterior. No século II e primeira metade do I a. C. é sobretudo a Península Itálica que exporta os seus produtos para estas paragens ocidentais, certamente com o intuito de prover de bens alimentares as legiões, mas na segunda metade do século I a. C. e na viragem da Era, quando o poder de Roma se encontra devidamente consolidado no sul da Ibéria, é esta região que fornece os necessários abastecimentos ao esforço de guerra, mas também à consolidação do novo espaço romano do noroeste da Península Ibérica. Os produtos itálicos, designadamente o vinho, agora transportado em outras ânforas, que reproduzem modelos gregos, continuam a chegar, mas em muito menor quantidade (Fabião, 1998).

Com a conquista da *Britannia*, no principado de Cláudio, no ano de 43, muda subs-

tancialmente o papel das costas atlânticas peninsulares. A Lusitânia e o noroeste deixam de ser as *finis terrae*, o fim do mundo, para se tornarem local de passagem obrigatório para os abastecimentos aos exércitos que desenham nas ilhas britânicas a nova fronteira setentrional do Império (Fabião, 2009a). Antes da instalação romana naquelas paragens setentrionais, poderíamos supor que tudo o que se encontrava no fundo dos mares portugueses ou galegos seria carga destinada a estes territórios, mas, a partir de então, teremos de admitir que alguns destes achados subaquáticos documentam navios em trânsito, demandando paragens mais longínquas.

De um período de tempo compreendido entre os meados do século I e os inícios do II conhecemos alguns vestígios de cargas mistas, de ânforas de produtos vínicos e outras de preparados de peixe, oriundos da província romana da Bética (atual Andaluzia, Espanha), quer da baía de Cádiz quer do vale do Guadalquivir, transportados nas mesmas embarcações. O achado de ânforas ao largo das costas algarvias, quer em frente de Cacela e Tavira (Arruda, *et al.*, 1987; Diogo; Cardoso, 2000; Diogo; Trindade, 2001) quer em zonas mais ocidentais, como a foz do Arade, Portimão (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000) ou a Meia Praia, Lagos (Diogo, 1999), correspondem a possíveis naufrágios deste período, no caso vertente, intuídos somente pelo número de ocorrências e uniformidade das cargas. Uma vez mais, conhecemos ânforas análogas nas costas alentejanas (Cardoso, 1978), no estuário do Sado, particularmente no riquíssimo «fundão de Troia» (Cardoso, 1978; Diogo; Alves, 1988-1989), bem como no baixo Tejo (Diogo, 1987; Diogo; Alves, 1988-1989). Todas estas ânforas estão também documentadas em sítios arqueológicos portugueses de «terra firme», mas não faltam também nas rias galegas (Naveiro, 1991; 1996) e nas ilhas britânicas, onde também se têm recolhido em contextos marinhos (Carreras, 2000; Morais, *et al.*, 2013).

Ao longo do período romano, verificou-se um intenso abastecimento de azeite do vale do Guadalquivir para a Grã-Bretanha, onde as condições ecológicas não permitiam o desenvolvimento da oleicultura, uma com-



ponente essencial da dieta mediterrânea (Carreras; Funari, 1998). Curiosamente, nos fundos marinhos portugueses não têm sido frequentes os achados das típicas ânforas globulares utilizadas no transporte deste bem alimentar, registam-se somente achados na costa algarvia, nas imediações de Lagos (exemplar de recolha submarina, exposto no museu local) e na foz do Arade, Portimão (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000), no «fundão de Troia», Grândola (Cardoso, 1978; Diogo; Alves, 1988-1989), e algum registo ainda no baixo Tejo (Diogo, 1987). Sublinhe-se, porém, que não é somente na *Britannia* que encontramos estas ânforas, uma vez que são também relativamente frequentes nos sítios arqueológicos portugueses (Fabião, 1993-1994), sendo, por isso mesmo, expectável uma melhor representação nos nossos fundos marinhos e fluviais. Estas ausências, que não sabemos explicar, sublinham o cariz francamente aleatório da informação disponível e, por consequência, a fragilidade de um qualquer ensaio de síntese.

Neste mesmo período (segunda metade do século I/século II) verifica-se uma importante transformação no panorama da circulação de mercadorias nas costas, hoje portuguesas. Iniciou-se a exploração intensa dos recursos marinhos, com produção de preparados piscícolas, que eram exportados em ânforas aqui fabricadas, designadamente nos estuários do Sado. Aqui, avulta o gigantesco sítio de Troia, Grândola, onde existe a maior concentração de unidades de produção de preparados de peixe conhecida em todo o Mundo Romano (Étienne, *et al.*, 1994), ou no estuário do Tejo, também com uma notável concentração de unidades de produção (Fabião, 1997; 2004; 2009b). A partir de então, o panorama dos achados de ânforas em meio fluvial e marinho passa a incluir também as ânforas lusitanas, usadas no transporte dos preparados de peixe, bem como outras, igualmente aqui fabricadas, de menor dimensão e fundo plano, provavelmente utilizadas no transporte de vinho. A presença de ânforas de fabrico lusitano em contextos subaquáticos vem acrescentar uma nova dimensão ao panorama dos fluxos de mercadorias, documentando situações em que cargas exportadas se perdem, por um

qualquer mau lance da fortuna. Como não poderia deixar de ser, os produtos lusitanos encontram-se documentados em naufrágios mediterrâneos, bem como em diversas áreas do Império Romano, designadamente, na própria cidade de Roma.

Embora a maioria dos barcos naufragados que transportavam ânforas lusitanas se documente no Mediterrâneo (Étienne; Mayet, 1993-1994; Fabião, 1997), conhecemos exemplares em sítios arqueológicos da Grã-Bretanha e Países Baixos. O achado de ânforas lusitanas recolhidas pelas redes de arrasto na zona conhecida como «Mar del Gran Sol», ao largo da Galiza (Díaz Alvarez, 1984), constitui um documento de carga em trânsito, no âmbito dessa exportação setentrional.

A partir do século III, diminui substancialmente a informação. Mais de seis décadas de arqueologia subaquática na bacia do Mediterrâneo oferecem um vasto panorama de barcos naufragados, nas mais distintas paragens (Parker, 1992). Esse panorama é genericamente coincidente com o que presentemente nos oferece o dos achados marinhos nas costas portuguesas. Regista-se um crescimento explosivo de ocorrências documentadas nos dois últimos séculos a. C., largamente coincidentes com o período da expansão romana, um grande número de naufrágios documentados para as duas centúrias seguintes (I/II d. C.) e um acentuado declínio a partir do século III, sem que, naturalmente, tenha deixado de existir circulação de mercadorias por via marítima (Parker, 1992). Pode dizer-se, pois, que o panorama aqui não difere muito do documentado no Mediterrâneo.

Regista-se uma presença significativa de ânforas de origem africana no «fundão de Troia» (Cardoso, 1978; Diogo; Alves, 1988-1989), em consonância com o que se observa no próprio sítio arqueológico, e algumas estão presentes também entre os materiais recolhidos na foz do Arade (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000) e em frente à Meia Praia, Lagos (Diogo, 1999). Nestes últimos casos, causa alguma estranheza a expressão dos contentores africanos, relativamente pouco abundantes no registo arqueológico dos sítios algarvios. Mas, de um modo geral, aquilo que conhecemos recolhido nos nossos fundos marinhos são sobretudo ânforas lusi-

tanais fabricadas ao longo dos séculos III a v. Tanto no estuário do Sado (Cardoso, 1978; Diogo, 1999), como seria de esperar, uma vez que se fabricavam em olarias instaladas nas suas margens, ao largo do cabo Sardão (Cardoso, 1978), na foz do Arade (Silva, *et al.*, 1987; Diogo, *et al.*, 2000) ou no mar de Leixões (Díaz Alvarez, 1984; Naveiro, 1991; 1996). Em suma, embora em menor quantidade, continuamos a dispor do mesmo padrão de distribuição que nos indica dois fluxos distintos de exportação: um rumando ao Mediterrâneo, onde, curiosamente, se conhecem mais barcos lusitanos naufragados desta época do que do período anterior (Étienne; Mayet, 1993-1994; Fabião, 1997), e outro apontado ao norte. Uma vez mais, o registo arqueológico de «terra firme» confirma o padrão que se pode inferir dos escassos achados subaquáticos.

Infelizmente, o conhecimento que temos das mercadorias em trânsito não encontra correspondência no dos tipos de navegação e natureza das embarcações. Conhecemos muitos cepos de chumbo de âncoras romanas, com distribuição dispersa ao longo de toda a costa portuguesa e duas apreciáveis concentrações na zona do «Mar de Ancão», ao sul do cabo Espichel, e na Berlenga (Alves, *et al.*, 1988-1989; Bombico, 2011), mas são escassíssimas as peças de madeira pertencentes a embarcações. Escassas, muito reduzidas nas dimensões e problemáticas na datação. Regista-se somente um elemento da foz do rio Arade (Alves, 2005), alguma peça da praia da foz da ribeira do Peralto, Esposende (Morais, *et al.*, 2013), e pouco mais.

Podemos supor que o tipo de navegação seria bastante variado, estendendo-se da navegação de cabotagem, em pequenas embarcações, à navegação de alto mar, como sugere a existência de estruturas de sinalização como o grande farol da Torre de Hércules, na Corunha, só justificável como estrutura de apoio a uma navegação de alto, totalmente dispensável para a navegação de cabotagem. Para além da imponente estrutura galega, a atenção dos investigadores tem incidido recentemente na identificação e estudo das estruturas de sinalização de apoio à navegação (faróis). Deveriam existir vários sinais deste tipo, dispostos ao longo das costas, nomeadamente na entrada das barras fluviais, como

parece ter sido o caso de uma estrutura que existiria no local onde hoje se ergue a fortaleza do Outão, na foz do Sado (Mantas, 1996; Alarcão, 2004). Não se exclui a possibilidade de ter existido em outros lugares, embora faltem informações fidedignas, um suposto sinal que poderia existir na foz do Douro, associado a uma controversa estátua de grani-to de um togado, de clara inspiração clássica, poderá ter sido uma construção mais tardia.

Para a navegação do alto, foi recentemente identificada uma poderosa estrutura de pedra de época romana, no Lugar do Moinho, na Berlenga, que poderia ser o embasamento de um antigo farol (Bugalhão; Lourenço, 2011), e não será de excluir a possibilidade de ter conhecido análoga função, embora de proporções bem mais modestas, uma enigmática construção identificada no lugar de Porto Touro, no concelho de Cascais, junto ao cabo da Roca (Fabião, 2009a). Mas não restam dúvidas de que será necessária muito mais investigação para podermos perceber se existiu de facto, em época romana, no espaço hoje português, um sistema coerente de sinalização da navegação.

As recolhas subaquáticas, bem como as investigações em terra firme, documentam uma intensa circulação de mercadorias nas costas hoje portuguesas em época romana. No entanto, nada sabemos das antigas estruturas portuárias e como funcionariam (Blot, 2003). É evidente que locais como Troia ou Lisboa, onde se documenta a existência de grandes edifícios, onde se produziam e envasavam os preparados de peixe, deveriam ter estruturas portuárias que possibilitassem o embarque e desembarque de mercadorias. É possível também que as principais cidades marítimas as tivessem, mas em muitos outros lugares os embarques e desembarques poderiam ser simplesmente feitos a partir de embarcações fundeadas de onde e para onde se descarregavam e carregavam as mercadorias com o apoio de pequenas embarcações. Muitas das dificuldades hoje sentidas na identificação e estudo dos antigos portos prendem-se, por um lado, com a existência de profundas alterações nas antigas linhas de costa, por outro, com a persistência do povoamento moderno em muitos desses locais (Mantas, 1990; 1996; 2004).

Recentes investigações realizadas na área de Lisboa, no pátio do Estado-Maior da Armada, na Ribeira das Naus, aquando da construção da linha de metropolitano, permitiram identificar a grande profundidade, sob sucessivas camadas de aterro de diferentes épocas, um nível de fundo ribeirinho, onde se concentrava uma apreciável quantidade de material arqueológico de época romana (Marques, et al., 1997). Uma situação análoga foi recentemente documentada na Praça de D. Luís I, no decurso da construção de um parque de estacionamento subterrâneo. Em qualquer dos casos, trata-se de níveis arqueológicos de época romana que corresponderiam a antigos fundos submersos do estuário do Tejo, mas que hoje se encontram relativamente afastados da orla do rio, devido aos múltiplos aterros realizados em diferentes períodos históricos. Na Ribeira das Naus ou na Praça de D. Luís I ficamos a saber que os fundos marinhos que guardam importantes documentos do passado romano se podem encontrar hoje bem debaixo dos nossos pés, sob o asfalto e o edificado das modernas cidades.

## BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, J. (2004) – «Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia. I». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa, 7:1, p. 317-342.
- ALVES, F. (2005) – «Apontamentos sobre um fragmento de tábuas de casco de navio dotado do sistema de fixação por encaixe-mecha-respiga, típico da antiguidade mediterrânica, descoberto em 2002 no estuário do rio Arade». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa, 8:2, p. 449-457.
- ALVES, F. J. S. [et al.] (1988-1989) – «Os cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas: Contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade». *O Arqueólogo Português*. Lisboa, S. 4, 6/7, p. 109-185.
- ARRUDA, A. M.; FRADE, I.; TRAVASSOS, J. (1987) – «Duas ânforas romanas de Cacula (Vila Real de Santo António)». *Conimbriga*. Coimbra, XXVI, p. 125-131.
- BOMBICO, S. (2011) – «Arqueologia subaquática romana em Portugal: Evidências, perplexidades e dificuldades». In *Jornadas de Jovens em Investigação Arqueológica*, 4, 2011. [Em linha]. Faro: Universidade do Algarve. [Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: <http://uevora.academia.edu/S%C3%B3niaBombico/Papers>>.
- BOMBICO, S. (s/data) – *Cortiçais (Peniche): Um naufrágio romano Alto Imperial na costa atlântica lusitana*. [Em linha]. Barcelona: Màster Arqueologia Nàutica Mediterrània; Universitat de Barcelona. [Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: <http://uevora.academia.edu/S%C3%B3niaBombico/Papers>>.
- BLOT, M. L. P. (2003) – *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. (Trabalhos de Arqueologia; 28).
- BLOT, J. Y. [et al.] (2005) – «O fundeadouro da Berlenga». In *A Presença Romana na Região Oeste: Actas do Congresso*. Bombarral: Câmara Municipal; Museu Municipal. p. 31-55.
- BLOT, J.-Y. [et al.] (2006) – «O sítio submarino dos Cortiçais (costa meridional da antiga ilha de Peniche)». In *Jornadas de Arqueologia e Património da Região de Peniche: Apresentação de projectos e trabalhos em curso, 1, Peniche, 2005*. [Em linha]. Peniche: Câmara Municipal. Disponível em WWW: <URL: [http://www.cm-peniche.pt/\\_uploads/PDF\\_Jornadas/SitioSubmarinoCortiçais.pdf](http://www.cm-peniche.pt/_uploads/PDF_Jornadas/SitioSubmarinoCortiçais.pdf)>.
- BUGALHÃO, J.; LOURENÇO, S. (2011) – «A ocupação romana da ilha da Berlenga». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa, 14, p. 203-215.
- CARDOSO, G. (1978) – «Ânforas romanas no Museu do Mar (Cascais)». *Conimbriga*. Coimbra, XVII, p. 63-78.
- CARRERAS MONFORT, C. (2000) – *Economía de la Britannia Romana: La importación de alimentos*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- CARRERAS MONFORT, C.; FUNARI, P. P. A. (1998) – *Britannia y el mediterráneo. Estudios sobre el abastecimiento de aceite bético y africano en Britannia*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- CARRERAS MONFORT, C.; MORAIS, C., eds. (2010) – *The Western Roman Atlantic Façade. A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*. Oxford: Archaeopress. (BAR-IS; 2162).
- CASTELO-BRANCO, F. (1963) – «Aspectos e problemas arqueológicos de Tróia de Setúbal». *Ocidente*. Lisboa, LXV. Separata com numeração própria.
- CENTRO Português de Atividades Subaquáticas, Departamento de Arqueologia. [Em linha. Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.cpas.pt/index.php?seccao=departamentos&p=arqueologia>>.
- CENTRO de História de Além Mar: Projetos de Carta Arqueológica Subaquática. [Em linha. Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: <http://>>

- www.cham.fcsh.unl.pt/ext/arqueologia/estudos%20e%20projetos.html>.
- DÍAZ ALVAREZ, P. (1984) – *Anforas romanas en el eje atlántico galaico-lusitano*. Vigo: Ed. Autor.
- DIOGO, A. M. D. (1987) – «Ânforas provenientes do rio Tejo (Salvaterra de Magos), no Museu do Mar». *Arqueologia*. Porto. 16, p. 112-114.
- DIOGO, A. M. D. (1999) – «Ânforas provenientes de achados marítimos na costa portuguesa». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 2:1, p. 235-248.
- DIOGO, A. M. D. (2005) – «Vestígios de um possível naufrágio romano ao largo da ilha do Farilhão». In *A Presença Romana na Região Oeste: Actas do Congresso*. Bombarral: Câmara Municipal; Museu Municipal. p. 103-107.
- DIOGO, A. M. D.; ALVES, F. J. S. (1988-1989) – «Ânforas provenientes do meio fluvial nas imediações de Vila Franca de Xira e de Alcácer do Sal». *O Arqueólogo Português*. Lisboa. S. IV, 6-7, p. 227-240.
- DIOGO, A. M. D.; CARDOSO, J. P. (2000) – «Ânforas béticas provenientes de um achado marítimo ao largo de Tavira, Algarve». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 3:2, p. 67-79.
- DIOGO, A. M. D.; CARDOSO, J. P.; REINER, F. (2000) – «Um conjunto de ânforas recuperadas nos dragados da foz do rio Arade, Algarve». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 3:2, p. 81-118.
- DIOGO, A. M. D.; MARTINS, A. S. (2001) – «Ânfora proveniente de um achado marítimo na costa algarvia, ao largo de Tavira». *O Arqueólogo Português*. Lisboa. S. IV, 19, p. 57-64.
- DIOGO, A. M. D.; TRINDADE, L. (2003) – «Ânforas romanas de achados subaquáticos no Museu Arqueológico do Carmo. Estuário do Sado e Costa Algarvia». *Al-madan*. Almada. II série, 12, p. 191-192.
- DIOGO, A. M. D.; TRINDADE, L.; VENÂNCIO, R. (2005) – «Ânforas provenientes de achados subaquáticos ao largo da Berlenga». In *A Presença Romana na Região Oeste: Actas do Congresso*. Bombarral: Câmara Municipal; Museu Municipal. p. 109-117.
- ÉTIENNE, R.; MAYET, F. (1993-1994) – *La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen*. Coimbra. 32-33, p. 201-218.
- ÉTIENNE, R.; MAKAROUN, Y.; MAYET, F. (1994) – *Un grand complexe industriel à Tróia (Portugal)*. Paris: E. de Boccard.
- FABIÃO, C. (1993-1994) – «O azeite da Baetica na Lusitânia». *Conimbriga*. Coimbra. 32-33, p. 219-245.
- FABIÃO, C. (1997) – «A exploração dos recursos marinhos». In Alarcão, A., dir. – *Portugal romano. A exploração dos recursos naturais*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, p. 35-58.
- FABIÃO, C. (1998) – «O vinho na Lusitânia. Reflexões em torno de um problema arqueológico». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 1:1, p. 169-198.
- FABIÃO, C. (2004) – «Centros oleiros da Lusitânia: Balanço dos conhecimentos e perspectivas de investigação». In BERNAL, D.; LAGÓSTENA, L., eds. lits. – *Figlinae Baeticae. Talleres Alfareros y Producciones Cerámicas en la Bética Romana (s. II a. C. – VII d. C.)*: *Congresso Figlinae Baeticae*, Cádiz, 2003. Oxford: Archeopress. vol. 1, p. 379-410. (BAR-IS; 1266).
- FABIÃO, C. (2009a) – «A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano?». In GORGES, J.-G.; [et al.], eds. lits. – *Lusitânia romana entre mito e realidade: Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, 6, Cascais, 2004: Atas. Cascais. p. 53-74.
- FABIÃO, C. (2009b) – «Cetárias, ânforas e sal: A exploração de recursos marinhos na Lusitânia». *Estudos Arqueológicos de Oeiras*. Oeiras. 17, p. 555-594.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C., ed. (1996) – *Los Finisterres Atlánticos en la Antigüedad. Época Prerromana y Romana: Coloquio Internacional*. Madrid: Electa.
- FONSECA, C. P. (2004) – «A terra sigillata do fundeadoiro de Tróia». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 7:1, p. 421-449.
- FUNDEADOURO. [Em linha. Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.publico.pt/local/noticia/fundeador-romano-descoberto-em-escavacoes-arqueologicas-no-cais-do-sodre1585613>>.
- MAIA, M. (1975) – «Cepos de chumbo de âncoras romanas encontradas ao largo de Sesimbra». *Setúbal Arqueológica*. Setúbal. 1, p. 177-180.
- MANTAS, V. G. (1990) – «As cidades marítimas da Lusitânia». In *Les Villes de la Lusitanie Romaine. Hiérarchies et Territoires: Table Ronde Internationale du CNRS, Talence, 1988*. Paris: CNRS, p. 149-205. (Collection de la Maison des Pays Ibériques; 42).
- MANTAS, V. G. (1996) – «Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e do Sado». In FILIPE, G.; RAPOSO, J. M. C., eds. lits. – *Jornadas sobre a Romanização dos Estuários do Tejo e do Sado, 1, Seixal, 1991: Actas*. Seixal: Câmara Municipal; Lisboa: Publicação D. Quixote. p. 343-369.
- MANTAS, V. G. (1999) – «As villae marítimas e o problema do povoamento do litoral português na época romana». In GORGES, J.-G.; RODRÍGUEZ MARTÍN, G., eds. lits., p. 135-156.
- MANTAS, V. G. S. (2004) – «Vias e portos na Lusitânia romana». In GORGES, J.-G.; CERRILLO, E.; NOGALES, T., eds. lits. – *Mesa Redonda Internacional sobre Lusitânia Romana: Las Comunicaciones*, 5, Cáceres, 2002. Madrid: Ministerio de Cultura, p. 427-453.
- MARQUES, J. A.; SABROSA, A.; SANTOS, V. (1997) – «Es-trato romano da Avenida Ribeira das Naus (Lisboa)». *Al-madan*. Almada. II série, 6, p. 166-167.
- MORAIS, R. (2004) – «Bracara Avgvsta: Um pequeno ‘testaccio’ de ânforas Halter 70: Considerações e problemática de estudo». In BERNAL, D.; LAGÓSTENA, L., eds. lits. – *Figlinae Baeticae. Talleres alfareros y producciones cerámicas en la bética romana (s. II a. C. – VII d. C.)*: *Congresso Figlinae Baeticae*, Cádiz, 2003. Oxford: Archeopress, vol. 2, p. 545-565. (BAR-IS; 1266).
- MORAIS, R.; GRANJA, H.; MORILLO CERDÁN, A., eds. lits., (2013) – *O irado mar atlântico. O naufrágio bético Augustano de Esposende (norte de Portugal)*, Braga, 2013: Simpósio. Braga: [s. n.].
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L. (1991) – *El comercio antiguo en el N.W. Peninsular. Lectura histórica del registro arqueológico*. Coruña: Museo Arqueológico. (Monografías Urgentes del Museo; 5).
- NAVEIRO, J. L. (1996) – «Registro cerámico y intercambio en el Noroeste en la época romana». In FERNÁNDEZ OCHOA, C., ed. lit. – *Los Finisterres Atlánticos en la Antigüedad. Época Prerromana y Romana*. p. 201-204.
- PARKER, A. J. (1992) – *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*. Oxford: Tempvs Reparatvm. (BAR-IS; 580).
- QUARESMA, J. C. (2005) – «Ânforas romanas provenientes da pesca de arrasto no Tejo, depositadas no Museu Municipal de Vila Franca de Xira». *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 8:2, p. 403-428.
- SILVA, A. J. M. (2009) – *Vivre au delà du fleuve de l’Oubli. Portrait de la communauté Villageoise du Castro do Vieito, au moment de l’intégration du NO de la Péninsule Ibérique dans l’orbis Romanum (Estuaire du Rio Lima, NO du Portugal)*. [Em linha]. Tese de doutoramento apresentada na FLUC em março 2009. [Consult. em janeiro de 2013]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.qdrive.net/amsar-queologia/file/42082/7c45454ad614\\_e5a5970df-517fb4e2a45](http://www.qdrive.net/amsar-queologia/file/42082/7c45454ad614_e5a5970df-517fb4e2a45)>.
- SILVA, A. V. (1939) – *A cêrca moura de Lisboa: Estudo histórico e descritivo*. 2.ª ed. Lisboa: Câmara Municipal.
- SILVA, C. T.; COELHO-SOARES, A.; SOARES, J. (1987) – «Nota sobre o material anfórico da foz do Arade (Portimão)». *Setúbal Arqueológica*. Setúbal. VIII, p. 203-219.
- VARELA, J. M. (2013) – «Ânfora Haltern 70 recolhida no ‘Mar de Matosinhos’». [Em linha]. *Al-madan Online*. 17:2, p. 110-111. [Consult. em abril de 2013]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.almadan.publ.pt/AdendaElectronica%20\(geral\).htm](http://www.almadan.publ.pt/AdendaElectronica%20(geral).htm)>.